



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service de l'Environnement

RÉAMENAGEMENT DE LA ROUTE 263  
CHESTER CANTON ET SAINT-FORTUNAT  
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT  
DEMANDE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUIRE



555842



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

1

---

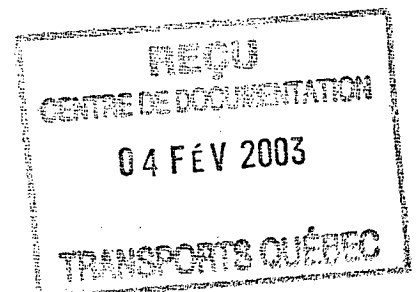
RÉAMENAGEMENT DE LA ROUTE 263  
CHESTER CANTON ET SAINT-FORTUNAT

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT  
DEMANDE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUIRE

---

MAI 1986

CALCO  
TR  
GE  
PR  
231



**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
700, boul. RENÉ-LÉVESQUE EST, 21<sup>e</sup> étage  
QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA  
G1R 5H1

Cette étude a été exécutée par le personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, sous la responsabilité de monsieur Daniel Waltz, écologiste.

#### EQUIPE DE TRAVAIL

---

Robert Letarte                      géographe, délégué en région,  
chargé de projet et rédacteur

Avec la collaboration de:

Jean-François Bock                biologiste  
Guy D'Astous                        biologiste  
Robert Montplaisir                biologiste

Sous la supervision de:

Claude Mathieu                    écologiste, chef de la Section centre  
Division des études environnementales-ouest

Avec l'assistance de:

Mario Bergeron                    ingénieur, adjoint par intérim à la  
construction au district 34  
Réal Grondin                        ingénieur, coordonnateur de projets  
à la région 04  
Serge Laperrière                  ingénieur, adjoint à la construction  
au district 34

---

TABLE DES MATIERES

1-	Nom, adresse et numéro de téléphone du requérant	1
2-	Responsable du projet	1
3-	Identification du chargé de projet	1
4-	Identification et localisation du projet	1
5-	Les objectifs du projet	2
6-	Description du projet	2
7-	Echéancier du projet	7
8-	Expropriation	7
9-	Autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec	7
10-	Approbation municipale du projet	7
11-	Motif de la demande de certificat de construire	8
12-	Présentation du cadre environnemental du projet	8
13-	Evaluation des impacts du projet sur l'environnement, mesures de mitigations et impacts résiduels.	15
14-	Conclusion	26

---

LISTE DES TABLEAUX

---

<u>Tableau 1</u>	Grille d'évaluation du degré de perturbation	16
<u>Tableau 2</u>	Grille d'évaluation de l'impact	17

---

LISTE DES ANNEXES

---

- 1- Localisation du projet sur une carte topographique à l'échelle 1: 50,000
  - 2- Localisation du projet sur un plan municipal à l'échelle 1: 50,000
  - 3- Localisation du projet sur un plan cadastral à l'échelle 1: 20,000
  - 4- Localisation du projet sur une photographie aérienne à l'échelle 1: 15,000
  - 5- Requête du comité de citoyens réclamant le parachèvement de la route 263, 12 juillet 1979.
  - 6- Section-type D-2305, type F, retenue pour la reconstruction de la route 263.
  - 7- Autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec en date du premier octobre 1985.
  - 8- Lettre de la municipalité du canton de Chester Est au ministère des Transports attestant que l'acquisition des terrains auprès des propriétaires est complétée, 2 avril 1985.
  - 9- Résolution de la Corporation municipale de St-Fortunat réclamant la reconstruction de la route 263, 4 juin 1985.
  - 10- Norme D-6600 du ministère des Transports concernant la protection des arbres pendant la construction.
  - 11- Norme D-6601 du ministère des Transports concernant la protection des arbres pendant la construction (protecteur de racines).
  - 12- Norme D-6411 du ministère des Transports concernant l'empierrement déversé contre l'érosion pour entrée et sortie de ponceau et fossé.
  - 13- Normes relatives au creusage d'un canal de dérivation temporaire pour un cours d'eau.
-

ANNEXE PHOTOGRAPHIQUE

---

- Photo # 1 : garage qui sera exproprié au chaînage 0+968
- Photo # 2 : garage qui sera exproprié au chaînage 2+928
- Photo # 3 : garage qui sera exproprié au chaînage 4+615
- Photos #4 et 5 : photos prises aux chaînages 4+360 et 3+530 montrant le milieu caractéristique des Appalaches que traverse la route 263.
- Photo # 6 : la rivière Bulstrode à la limite de la municipalité du Canton de Chester Est et de la municipalité de St-Fortunat.
- Photo # 7 : chaînage 0+520\* ; photographie de la maison sise au chaînage 0+505. Tous les arbres y seront conservés y compris la croix de chemin.
- Photo # 8 : chaînage 0+650 ; aperçu du cimetière d'automobile, du boisé en régénération, d'une friche herbacée et d'un champ de foin.
- Photo # 9 : chaînage 0+792 ; aperçu de la cabane à sucre sise au chaînage 0+750.
- Photo # 10 : chaînage 5+348 ; aperçu du principal tributaire de la rivière Bulstrode. Vue du côté aval prise du pont au chaînage 5+348.

\* Le chaînage indique ici l'endroit d'où a été prise la photographie

ANNEXE PHOTOGRAPHIQUE (suite)

- Photo # 11 : chaînage 5+348 ; aperçu du principal tributaire de la rivière Bulstrode. Vue du côté amont prise du pont au chaînage 5+348.
- Photo # 12 : chaînage 5+330 ; aperçu de la route côté amont du projet par rapport au pont du chaînage 5+348.
- Photo # 13 : chaînage 5+333 ; aperçu de la route à partir du pont au chaînage 5+348 vers l'aval du projet.
- Photo # 14 : chaînage 5+648 ; aperçu du terrain en direction du pont sis au chaînage 5+348. On y voit la rivière Bulstrode à proximité, et la forte pente sur la route côté amont du pont.
- Photo # 15 : chaînage 5+665 ; aperçu de la rivière Bulstrode à proximité de la route 263.
- Photo # 16 : chaînage 5+667 ; on y devine la présence de la rivière Bulstrode à travers l'écran de boisé. La photo est prise à l'endroit où la rivière est la plus près de la route.
- Photo # 17 : chaînage 6+030 ; aperçu du terrain bordant la route en amont de ce chaînage. Forêt d'épinettes à gauche, feuillus mélangés en régénération à droite.
- Photo # 18 : chaînage 6+274 ; aperçu du terrain bordant la route en amont de ce chaînage. Friche arbustive (jeune pessière) à gauche, feuillus mélangés à droite.
- Photo # 19 : chaînage 6+419 ; aperçu du terrain bordant la route en amont de ce chaînage. Feuillus mélangés en régénération à droite, aulnes en bordure de la route à gauche.
-



1- NOM, ADRESSE ET NUMERO DE TELEPHONE DU REQUERANT

Ministère des Transports  
700, boulevard St-Cyrille est  
Québec (Qc)  
G1R 5H1  
(418) 643-3576

2- RESPONSABLE DU PROJET

Monsieur Daniel Waltz, écologiste  
Chef du Service de l'environnement  
Ministère des Transports  
255, boulevard Crémazie est (9e)  
Montréal (Québec)  
H2M 1L5  
(514) 873-4953

3- IDENTIFICATION DU CHARGE DE PROJET

Monsieur Robert Letarte, géographe  
Délégué en région  
Service de l'environnement  
Ministère des Transports  
380, boulevard St-Joseph-Ouest  
C.P. 668  
Drummondville (Québec)  
J2B 6W6  
(819) 478-2546

4- IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET

Route : 263  
Région : 04  
Municipalités : Chester Est Canton  
St-Fortunat  
Circonscription électorale: Richmond  
M.R.C. : Arthabaska et l'Amiante  
Dossier numéro: AR 4-34-15-#961

Ci-joint en annexe 1-2-3 et 4:

Annexe 1 : localisation du projet sur une carte topographique à l'échelle 1:50,000

Annexe 2 : localisation du projet sur un plan municipal à l'échelle 1:50,000

Annexe 3 : localisation du projet sur un plan cadastral à l'échelle 1:20,000

Annexe 4 : localisation du projet sur photographie aérienne à l'échelle 1:15,000

#### 5- LES OBJECTIFS DU PROJET

La reconstruction de ce tronçon de 6,6 km de la route 263 dans la municipalité de Chester Est Canton principalement (chaînage 0+000 à 6+572) et St-Fortunat (chaînage 6+572 à 6+640) a pour objectif de corriger les déficiences structurales et certaines déficiences géométriques de cette route ayant trait principalement à la visibilité. Les améliorations proposées visent donc à donner à cette route numérotée les standards minimums rattachés normalement à ce type de route qui dans le cas présent sert de lien routier entre St-Fortunat et Chester Est.

Cette reconstruction est souhaitée depuis longtemps par la population du secteur comme en témoigne le comité formé en juillet 1979 pour accélérer la reconstruction de cette route. (Réf. Annexe 5: Comité 263, 12 juillet 1979).

Le projet a donc pour objectif de réaménager la route existante de façon à ce qu'elle puisse éventuellement recevoir un pavage et qu'elle soit sécuritaire pour les usagers en tout temps de l'année.

#### 6- DESCRIPTION DU PROJET

##### 6.1 - Nature du projet

Il s'agit d'une reconstruction économique qui sera effectuée en renforçant la structure actuelle de la route. L'axe de la route actuelle est conservé et les quelques corrections apportées au profil et à l'alignement de la route sont très mineures, si bien qu'aucune section de la route actuelle ne sera abandonnée.

Cette reconstruction sera complétée par le creusage de fossés latéraux et l'aménagement des abords de la route.

Au niveau des ponts et ponceaux traversant des tributaires de la rivière Bulstrode, ils sont au nombre de quatre. Les deux ponceaux qui traversent la route aux chaînages 1+463 et 6+424 seront reconstruits. On y procédera respectivement à la pose de tuyaux de béton de 1500 mm et 600mm de diamètre. Quant aux deux ponts situés aux chaînages 2+846 et 5+348, ceux-ci seront conservés et aucun travail n'y sera effectué.

- 6.2- Ce projet se situe dans un projet d'ensemble et constitue donc un parachèvement à des travaux exécutés antérieurement sur la route 263 en amont et en aval du présent projet. Il s'agit du dernier tronçon à réaménager à l'intérieur du district 34 qui permettra de compléter les travaux sur cette route et de raccorder Chester à St-Fortunat où la route a déjà été réaménagée il y a quelques années selon des standards plus élevés dans la région 3-2 voisine.
- 6.3- La longueur totale du projet est de 6,640 km. Cependant, les sections pour lesquelles un certificat d'autorisation de construire est demandé, c'est-à-dire les sections où la rivière Bulstrode est à moins de 60m de la nouvelle emprise routière totalisent 1,301 km seulement réparti comme suit:
- . 1ère section: 280m, soit du ch. 0+500 à 0+780
  - . 2 ième section: 309m, soit du ch. 1+160 à 1+469
  - . 3 ième section: 512m, soit du ch. 5+348 à 5+860
  - . 4 ième section: 200m, soit du ch. 6+100 à 6+300

Il est important de remarquer également que pour tout le projet, l'axe de la route actuelle est fidèlement suivi de sorte que les rapprochements enregistrés en relation avec la rivière Bulstrode sont minimes. L'endroit où la rivière sera plus près de la nouvelle route est au chaînage 5+726.

À cet endroit précis, la distance qui séparera la rivière de la nouvelle emprise de la route 263 sera de 16m mais la rivière est déjà à cet endroit à quelque 20m seulement de la route. Nulle part, on enregistre de rapprochement significatif de la rivière Bulstrode et évidemment aucun remplissage n'est prévu dans le lit de la rivière.

- 6.4- La section-type retenue pour ce projet correspond à la norme D-2305, type F (voir annexe 6) du ministère des Transports, laquelle requiert une emprise nominale de 20 mètres.

L'emprise totale passe donc de quelque 11 mètres à 20 mètres.

- 6.5- Nombre de chaussées et nombre de voies

Le projet ne comporte qu'une seule chaussée et deux voies de circulation de 3 mètres chacune.

- 6.6- Le débit de circulation sur cette route est évalué à 200 VJMA et à 350 VJME d'après une estimation faite par le district 34 de Victoriaville.

- 6.7- La vitesse de référence pour la conception de la reconstruction de ce tronçon de la route 263 a été établie à 70 km/h.

- 6.8- La vitesse affichée sera de 70 km/h.

- 6.9- Le type de drainage retenu est le creusage de fossés latéraux à ciel ouvert avec exutoire dans les décharges existantes. Les ponceaux sur les fossés de drainage des terres seront remplacés le cas échéant en conformité avec les recommandations du ministère de l'agriculture. A tous les endroits où les conditions topographiques le permettent, il n'y aura pas de fossé de drainage du côté de la route qui donne sur la rivière Bulstrode particulièrement là où la pente du terrain naturel en direction de la rivière sera suffisante et là où l'utilisation du sol le permettra.

- 6.10- Les travaux de reconstruction s'effectueront généralement à l'intérieur d'une emprise de 20 mètres sauf à cinq (5) endroits où une surlargeur sera nécessaire. Ces surlargeurs se font sur une distance totale de 963,5 mètres et sont requises de façon à pouvoir effectuer un drainage adéquat à la route à des endroits où le terrain naturel possède une forte pente descendante vers la route.

Toutes ces surlargeurs sont localisées du côté de la route opposé à la rivière Bulstrode. Elles sont situées aux endroits suivants:

- . chaînage 1+286.5 à 1+460  
côté droit: demi-emprise de 14m
  - . chaînage 1+851 à 2+269  
côté droit: demi-emprise de 12m
  - . chaînage 2+525 à 2+665  
côté droit: demi-emprise de 14m
  - . chaînage 5+025 à 5+189  
côté droit: demi-emprise de 13m
  - . chaînage 6+570 à 6+640  
côté droit: demi-emprise de 15m
- 6.11- Le présent projet constitue un projet nettement amélioré sur le plan de l'environnement depuis que suite à une recommandation du Service de l'environnement, les responsables du projet au district 34 de Victoriaville ainsi qu'à la région 04 de Trois-Rivières ont décidé d'abandonner la construction de la route 263 dans un nouvel axe qui se rapprochait jusqu'à la rivière Bulstrode en fin de projet, et donc de conserver le tracé actuel de la route pour la dernière section du projet sise entre le chaînage 6+270 et la fin du projet.

Notre Service avait jugé l'impact global causé par cette dernière section comme étant très fort principalement dû au fait que la route se serait rapprochée d'une façon trop importante de la rivière Bulstrode et que dans certains secteurs il y aurait même eu à craindre du remblayage dans la plaine de débordement de la rivière qui constitue le milieu écologique privilégié de celle-ci. Nous avons donc mis en évidence les points principaux suivants afin que le tracé soit révisé:

- . la perte de l'écotone riverain dans ce secteur à proximité de la rivière Bulstrode aurait constitué une conséquence négative très forte au projet puisqu'en effet les boisés en bordure de cours d'eau sont souvent des milieux très fréquentés tant par la faune aquatique que terrestre et avienne (alimentation, refuge, reproduction etc...)
- . la reconstruction de la route dans le nouvel axe projeté aurait entraîné la perte d'une certaine section d'un ruisseau qui traverse en bordure de la rivière Bulstrode un secteur boisé offrant un bon potentiel pour la reproduction de la truite mouchetée ou arc-en-ciel que l'on retrouve dans la rivière Bulstrode à ce niveau.
- . le rapprochement du tracé de la route de la rivière Bulstrode à cet endroit aurait également amené du déboisement et créé une trouée dans la partie la plus intéressante d'un boisé en régénération en raison de sa densité et de la taille des individus qui le compose.
- . sur le plan humain, la nouvelle route aurait utilisé des terrains en bordure de la rivière ayant un certain potentiel pour la récréation (pêche, accès à la rivière, etc...).

Pour ces raisons donc, la relocalisation de la route dans ce secteur a été abandonnée et la reconstruction suivra l'axe de la route actuelle comme en témoigne les plans accompagnant ce rapport (plans no 622-84-E0057).

*Région de transition  
entre types d'habitat  
différents*

*+ Sectionnement de  
la propriété de l'abbé*

7- ECHEANCIER DU PROJET

Tous les plans nécessaires à la réalisation de ce projet sont terminés et la construction devrait débuter à l'été ou à l'automne 1986.

8- EXPROPRIATION

Les acquisitions de terrain seront faites par la municipalité de Chester Est Canton principalement ainsi que par la municipalité de St-Fortunat s.d. en toute fin de projet. Le ministère des Transports procédera quant à lui au déplacement de 3 garages qui se retrouvent à l'intérieur de la nouvelle emprise aux chaînages suivants:

- . 0+968, côté droit (Photo 1, Annexe photographique)
- . 2+928, côté gauche (Photo 2, Annexe photographique)
- . 4+615, côté gauche (Photo 3, Annexe photographique)

La superficie totale à acquérir est de quelque 6 ha et est constituée en majeure partie de terres boisées. Toute cette superficie est acquise à même le territoire agricole protégé par la CPTAQ.

Sur l'ensemble du projet, aucune maison n'est rapprochée de façon significative de l'emprise routière.

9- AUTORISATION DE LA CPTAQ

La CPTAQ a donné son autorisation au réaménagement de la route 263 le 1er octobre 1985.

Copie de cette décision est jointe au présent rapport en annexe 7.

10- APPROBATION MUNICIPALE DU PROJET

Le 2 avril 1985, la municipalité du Canton de Chester Est atteste dans une lettre adressée au ministère des Transports qu'elle accepte le projet préparé par celui-ci et que les terrains nécessaires ont été acquis par la municipalité. Cette lettre est en annexe 8.

Le 4 juin 1985, la municipalité de St-Fortunat acceptait également par résolution de son conseil municipal le projet du ministère et insistait pour que sa réalisation soit effectuée en 1985. Copie de cette résolution est reproduite en annexe 9.

#### 11- MOTIF DE LA DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUIRE

Le réaménagement de ce tronçon de la route 263 se fera en bordure de la rivière Bulstrode à moins de 60 mètres de la rive gauche de celle-ci sur une distance de 1,301 km réparti comme suit:

- . 1 ère section: 280m, soit du ch. 0+500 à 0+780
- . 2 ième section: 309m, soit du ch. 1+160 à 1+469
- . 3 ième section: 512m, soit du ch. 5+348 à 5+860
- . 4 ième section: 200m, soit du ch. 6+100 à 6+300

La reconstruction de la route 263 ne présente à aucun endroit un danger quelconque pour l'équilibre écologique de la rivière Bulstrode et de ses rives.

C'est donc uniquement en vertu de la lettre de l'article 17g du décret 3734-80 du 3 décembre 1980 concernant l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement que nous devons obtenir pour les sections sises à moins de 60m de la rivière Bulstrode du présent projet un certificat d'autorisation de construire.

#### 12- PRESENTATION DU CADRE ENVIRONNEMENTAL DU PROJET

##### 12.1- Pour l'ensemble du projet

Sommairement, pour l'ensemble du projet de réaménagement de la route 263, le projet traverse tel que déjà mentionné un milieu entièrement zoné agricole par la CPTAQ. Ce milieu n'est cependant pas entièrement voué à des activités agricoles proprement dites. En fait, il s'agit d'un milieu agro-forestier où les zones forestières et de friches occupent près de 60% du territoire.



Ceci s'explique par la faible qualité de ces sols quant à leurs possibilités agricoles puisque plus de 50% des sols sont définitivement impropres à l'agriculture étant classés 7 par l'ARDA et que l'autre 50% possèdent des limitations sévères étant classés 5 par l'ARDA . Ces limitations se rapportent principalement à la topographie accidentée et à un excès de pierrosité qui caractérise ce secteur des Appalaches. (Voir photos 4 et 5 en annexe photographique).

Tout au plus, il existe deux producteurs agricoles importants le long du secteur de route qui sera reconstruit. Tout le reste est voué à une agriculture marginale de subsistance. Les secteurs agricoles se caractérisent par la culture du foin qui domine. On y note aussi la présence de quelques pâturages et parcelles cultivées en maïs.

Le milieu forestier est dominé par la forêt de feuillus en régénération où prédominent les peupliers dont le peuplier faux-tremble qui figure parmi les arbres de plus forte taille dans l'ensemble. Sont également présents dans ces forêts de feuillus en régénération le bouleau, l'orme, de jeunes érables, le merisier, le cerisier ainsi que quelques conifères. En bordure de la route et des petits cours d'eau, on retrouve souvent l'aulne.

Il existe également quelques peuplements plus homogènes telle l'érablière entre les chaînages 3+875 et 4+025 du côté droit, 5+250 et 5+325 du côté gauche, telle l'aulnaie entre les chaînages 1+100 et 1+340 du côté droit, et aux environs du chaînage 6+300 en fin de projet, telle une bétulaie aux environs du chaînage 6+400 en fin de projet, telle une pessièrre entre les chaînages 6+050 et 6+270 du côté droit et finalement telle une forêt d'épinette entre les chaînages 5+945 et 6+060 du côté droit.

Aucun arbre isolé d'importance soit pour les propriétaires riverains ou pour le paysage de la route ne sera affecté par le projet.

Le projet ne présente pas de problèmes notables en relation avec les maisons situées le long de cette route. Les marges de recul sont en général peu ou pas affectées et lorsque c'est le cas, ce qui reste comme marge de recul demeure très acceptable.

Un élément important du milieu environnant est la rivière Bulstrode. (Voir photo 6 en annexe photographique). Dans le secteur d'étude, cette rivière coule sur un fond rocheux composé de graviers grossiers arrondis et d'une quantité importante de blocs erratiques déposés sur ce fond de gravier. Vers la fin du projet, soit à la limite des municipalités du Canton de Chester Est et de St-Fortunat nous ne sommes qu'à quelque 8 km de la source de la rivière Bulstrode qui se situe à environ 3 km à l'Est du village de St-Fortunat. L'eau y est très claire et la rivière a environ 15m de largeur. La rivière Bulstrode et ses quatre tributaires dans le secteur d'étude sont fréquentés par l'Ombre de fontaine indigène et par la Truite arc-en-cielensemencée. Cette rivière se jette dans la rivière Nicolet à environ 4,5 km au sud-ouest du village de St-Samuel-de-Horton.

12.2- Pour les quatre sections qui font l'objet de la présente demande de CAC

Première section: chaînage 0+500 à 0+780

Sur cette section de 280m de longueur, l'endroit où la rivière Bulstrode sera la plus rapprochée de la nouvelle emprise routière se situe au chaînage 0+600, soit 38 mètres. Par contre, à cet endroit précis la distance entre la route et la rivière est pratiquement inchangée. Il en est de même entre les chaînages 0+522 et 0+622 ainsi qu'entre les chaînages 0+720 environ et 0+780.

Dans cette première section on note la présence de 3 maisons, une cabane à sucre et un solage abandonné. Pratiquement aucune emprise ne sera acquise face aux deux maisons sises aux chaînages 0+505 et 0+520 du côté droit de la route où un retrait d'emprise de 4m sera aménagé.

Quant à la maison sise au chaînage 0+533 et la cabane à sucre sise au chaînage 0+750 du côté gauche de la route, l'emprise projetée coïncide avec l'emprise actuelle.

Au point de vue utilisation du sol, nous retrouvons successivement dans ce premier secteur les utilisations suivantes:

<u>Côté droit de la route</u>		<u>Côté gauche de la route, i.e.</u>	
		Côté de la route donnant sur la rivière Bulstrode	
<u>Chaînages</u>	<u>Utilisation du sol</u>	<u>Chaînages</u>	<u>Utilisation du sol</u>
0+500 à 0+526	2 maisons	0+500 à 0+638	Cimetière d'automobile
0+526 à 0+590	Foin		Commerce de vente de pièces usagées
0+590 à 0+729	Friche herbacée		
0+729 à 0+780	Friche arbustive		
		N.B. La maison sise face au ch. 0+533 est davantage une remise de pièces d'auto qu'une résidence.	
		0+638 à 0+724	Boisé de feuillus en régénération où dominant le tremble, le peuplier et l'orme.
		0+724 à 0+780	Cabane à sucre
		N.B. L'érablière alimentant cette cabane à sucre n'est pas située à proximité de celle-ci. Il n'y a pas d'érablière dans ce secteur de ce côté-ci de la rivière Bulstrode.	

Voir photos 7-8 et 9 en annexe photographique.

. Deuxième section: chaînage 1+160 à 1+469

Sur cette section de 309 mètres de longueur, la rivière ne se rapproche pas à moins de 40m environ de la route 263. Par rapport à l'emprise actuelle, le rapprochement varie de 1 à 5,7m seulement et la rivière est bien protégée par une zone tampon boisée et de la friche arbustive.

Une seule maison est notée dans cette section. Elle se situe à la fin de celle-ci vis-à-vis du chaînage 1+469, du côté droit de la route. Cette maison subit un rapprochement de quelque 5m mais sa marge de recul demeure plus que confortable avec près de 25m.

Une surlargeur d'emprise est notée dans cette section, soit entre les chaînages 1+286,5 à 1+460 du côté droit où on enregistre une demi-emprise de 14 mètres. Cette surlargeur est nécessaire au drainage de la route à cause de la forte pente latérale du terrain naturel à cet endroit et de la nécessité de capter les eaux de ruissellement. L'empiètement affecte uniquement un champ utilisé pour la culture du foin.

Un petit tributaire de la rivière Bulstrode traverse la route 263 au chaînage 1+463. Il s'agit d'un petit cours d'eau dont le ponceau sera reconstruit lors de la reconstruction de la route par la pose d'un tuyau de béton de 1 500mm de diamètre.

Au point de vue utilisation du sol, nous retrouvons successivement dans ce deuxième secteur les utilisations suivantes:

<u>Côté droit de la route</u>		<u>Côté gauche de la route, i.e.</u>	
		Côté de la route donnant sur la rivière Bulstrode	
<u>Chaînages</u>	<u>Utilisation du sol</u>	<u>Chaînages</u>	<u>Utilisation du sol</u>
1+160 à 1+316	Aulnaie	1+160 à 1+385	Boisé en régénération de petite taille composé principalement de trembles, d'aulnes, de cerisiers et de quelques conifères.
1+316 à 1+460	Foin		
1+469	Maison	1+385 à 1+440	environ/Friche arbustive
		1+440 à 1+469	Saules, peupliers et conifères bordant un petit tributaire de la rivière Bulstrode.

. Troisième section: chaînage 5+348 à 5+860

C'est sur cette section de 512m de longueur que la rivière Bulstrode est la plus près de la route 263. Elle sera rapprochée à 16m de celle-ci vis-à-vis du chaînage 5+727. Le rapprochement est tout de même peu important puisqu'il varie de 3 à 6m seulement et que tout ce secteur du côté de la rivière est recouvert de boisé sur 90%, l'autre 10% étant en friche sous la servitude de l'Hydro-Québec qui traverse la route entre les chaînages 5+613 à 5+663.

Une seule maison est située dans cette section au chaînage 5+366 du côté droit de la route. Il s'agit en réalité d'un ancien wagon de chemin de fer qui sert probablement de chalet à l'occasion. Il n'est rapproché que de 3m et demeurera tout de même à 9m de l'emprise.

Le principal tributaire de la rivière Bulstrode se situe dans cette troisième section, au tout début de celle-ci, soit au chaînage 5+348. Ce cours d'eau a 3m de largeur environ. Ce ruisseau possède un bon débit et coule sur un fond rocheux. Il est très bien protégé contre l'érosion par des boisés qui le bordent. Le pont qui le traverse a été jugé en bon état et ne sera pas reconstruit. Aucun travaux ne seront donc effectués dans le lit de ce cours d'eau.

Au point de vue utilisation du sol, nous retrouvons successivement dans ce troisième secteur les utilisations suivantes:

<u>Côté droit de la route</u>		<u>Côté gauche de la route, i.e.</u>	
<u>Chaînages</u>	<u>Utilisation du sol</u>	<u>Chaînages</u>	<u>Utilisation du sol</u>
5+348 à 5+613	Boisé mélangé de conifères et de feuillus	5+348 à 5+613	Boisé de feuillus mélangés contenant beaucoup de saules et de cerisiers.
5+613 à 5+663	Friche sous une servitude de l'Hydro-Québec.	5+613 à 5+663	Friche sous une servitude de l'Hydro-Québec.

<u>Côté droit de la route</u>		<u>Côté gauche de la route, i.e.</u> Côté de la route donnant sur la rivière Bulstrode	
<u>Chaînages</u>	<u>Utilisation du sol</u>	<u>Chaînages</u>	<u>Utilisation du sol</u>
5+663 à 5+840	Boisé de feuillus mélangés en régénération où domine le tremble.	5+663 à 5+860	Boisé de feuillus mélangés.
5+840 à 5+860	Forêt d'épinettes avec quelques feuillus.		

Voir photos 10 à 16 en annexe photographique.

. Quatrième section: chaînage 6+100 à 6+300

Sur cette dernière section de 200 mètres de longueur la rivière Bulstrode ne se rapproche pas à moins de 50 mètres de la nouvelle emprise routière. Elle est de plus bien protégée par une zone boisée dense de feuillus en régénération contenant du bouleau, de l'aulne, du cerisier, quelques épinettes et une quantité importante de peupliers faux-trembles matures.

Aucune maison n'est située dans ce secteur.

Au point de vue utilisation du sol, nous retrouvons successivement dans ce dernier secteur les utilisations suivantes:

<u>Côté droit de la route</u>		<u>Côté gauche de la route, i.e.</u> Côté de la route donnant sur la rivière Bulstrode	
<u>Chaînages</u>	<u>Utilisation du sol</u>	<u>Chaînages</u>	<u>Utilisation du sol</u>
6+100 à 6+280	Friche arbustive (jeune pessière)	6+100 à 6+300	Boisé dense de feuillus en régénération.
6+280 à 6+300	Aulnaie		

Voir photos 17 à 19 en annexe photographique.

13- EVALUATION DES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT,  
MESURES DE MITIGATIONS ET IMPACTS RESIDUELS.

13.1- Méthodologie

Dans le but de détailler les impacts du projet, il convient d'apporter quelques considérations qui ont guidé notre évaluation environnementale.

Selon nos critères, nous avons défini que la valeur de l'impact est conséquente de deux forces opposées: la perturbation spatiale et temporelle d'un milieu et la résistance du milieu. Un impact est donc évalué par rapport au degré de perturbation qu'il engendre et au degré de résistance ou sensibilité du milieu concerné. La comparaison de ces deux variables détermine la valeur de l'impact.

La perturbation spatiale et temporelle d'un milieu peut être définie par trois variables: la durée, l'intensité et l'étendue. La durée est fonction de l'importance de l'impact dans le temps. Les deux dernières variables se rattachent à la dimension physique et spatiale de la perturbation; l'étendue est une mesure quantitative de l'intervention et l'intensité une évaluation qualitative des répercussions de l'intervention dans le milieu perturbé.

Plus spécifiquement l'étendue fait référence à la proportion d'un milieu ou d'un élément du milieu affecté par la perturbation et l'intensité évalue le degré de déséquilibre produit dans le milieu.

Par exemple, l'intensité sera faible lorsque la perturbation ne modifiera pas l'équilibre du milieu et forte lorsqu'elle affectera gravement l'équilibre du milieu pouvant même aller jusqu'à des modifications profondes et même à la destruction du milieu considéré. Elle sera moyenne si la perturbation déséquilibre le milieu sans en menacer l'existence.

En comparant l'étendue et l'intensité de l'impact, nous déterminons donc le degré de perturbation. Le résultat est obtenu au moyen de la grille ci-dessous.

Tableau 1: Grille d'évaluation du degré de perturbation

<u>ETENDUE</u>	<u>INTENSITE</u>		
	FAIBLE	MOYENNE	FORTE
PONCTUELLE	Très faible	Faible	Moyen
PARTIELLE	Faible	Moyen	Fort
GENERALE	Moyen	Fort	Fort

D'un autre côté, le milieu offre une certaine résistance face à une perturbation. Un milieu très résistant s'ajuste difficilement à une perturbation et peut même éventuellement disparaître alors qu'un milieu peu résistant va s'ajuster à la perturbation et l'intégrer facilement dans un nouvel état d'équilibre. Les résistances ont été hiérarchisées selon quatre niveaux en se basant sur différents critères tels la rareté, la fragilité du milieu, la diversité des espèces, l'utilisation faunique, la continuité et la discontinuité, la densité, la distribution, la possibilité de substitution, etc... Les quatre niveaux de résistance sont: les résistances très fortes, fortes, moyennes, faibles.

Donc ainsi définis, la combinaison des trois variables (durée, degré de perturbation et résistance du milieu) déterminent la valeur globale de l'impact en se servant de la grille appropriée suivante.



TABLEAU 2: GRILLE D'EVALUATION DE L'IMPACT

DUREE: TEMPORAIRE

DEGRE DE PERTURBATION	RESISTANCE DU MILIEU	FAIBLE	MOYENNE	FORTE	TRES FORTE
	TRÈS FAIBLE		Très faible	Très faible	Faible
FAIBLE		Très faible	Très faible	Faible	Moyen
MOYEN		Très faible	Faible	Moyen	Fort
FORT		Faible	Moyen	Fort	Très fort

DUREE: PERMANENTE

DEGRE DE PERTURBATION	RESISTANCE DU MILIEU	FAIBLE	MOYENNE	FORTE	TRÈS FORTE
	TRÈS FAIBLE		Très faible	Très faible	Faible
FAIBLE		Très faible	Faible	Moyen	Fort
MOYEN		Faible	Moyen	Fort	Très fort
FORT		Moyen	Fort	Très fort	Très fort

Précisons que ces grilles ont été établies selon une méthode empirique et basée sur leur application comparée dans plusieurs études environnementales internes de notre Ministère. Selon l'expérimentation effectuée dans plusieurs types de projet, nous pouvons prétendre que cette méthode fournit des résultats logiques et réalistes dans l'évaluation des impacts. Le grand avantage que fournit cette méthode, c'est de permettre de standardiser l'évaluation des impacts par type d'éléments du milieu et également d'un projet à l'autre.

### 13.2- Pour l'ensemble du projet

Nous sommes en présence d'un projet qui ne présente que des impacts très faibles sinon nuls sur certains milieux. Nulle part en tout cas, ce projet ne présente d'impact important sur l'environnement. Il y a quand même eu entente avec les concepteurs du projet pour minimiser l'impact du projet sur l'environnement. Les mesures à signaler se rapportent aux points suivants:

#### 13.2.1 Concernant le milieu biophysique

- . une attention particulière sera portée afin de réduire le déboisement au strict minimum.
- . aux endroits où un fossé ne sera pas nécessaire (ce qui est fréquent du côté de la rivière Bulstrode) tous les arbres situés à l'intérieur de l'emprise et ne nuisant ni à la sécurité ni à la construction seront épargnés. A titre d'exemple, un point jugé important était l'érablière située du côté gauche de la route entre les chaînages 5+250 et 5+335 environ, juste avant le pont situé au chaînage 5+348. Dans ce secteur, parce que le drainage naturel s'effectue bien en raison de la forte pente longitudinale vers le pont et de la pente latérale vers la rivière Bulstrode, il n'est pas prévu de creuser de fossé. Ainsi tous les arbres se trouvant à plus de 7 mètres du centre de la route seront épargnés. L'érablière sera à toute fin pratique aucunement affecté par les travaux.
- . de plus, tous les arbres de 20cm et plus de diamètre localisés à l'extérieur du fossé, sur la berge de l'emprise, seront conservés.
- . les normes D-6600 et D-6601 concernant la protection des arbres à conserver lors de la construction seront incluses au devis du projet et devront être respectées par l'entrepreneur. Une copie de ces normes sont en annexe 10 et 11.
- . tous les secteurs où il y a érablière et les approches des ponts des tributaires de la rivière Bulstrode, principalement aux chaînages 2+846 et 5+348 recevront une attention particulière en ce qui concerne le déboisement.

- . principalement en face des habitations ainsi qu'à un endroit où il y a une jeune plantation d'épinettes, les propriétaires seront informés avant le début des travaux de façon à ce qu'ils puissent procéder, s'ils le désirent, à la transplantation des arbres affectés ayant moins de 10cm de diamètre.

### 13.2.2- Concernant le milieu hydrique

En premier lieu, mentionnons au départ que le milieu hydrique sera peu affecté. La rivière Bulstrode elle-même n'est d'aucune façon directement affectée par le projet. Des quatre (4) tributaires de la rivière qui traversent la route 263, seulement deux (2) ponceaux aux chaînages 1+463 et 6+435 seront reconstruits et remplacés par des tuyaux de béton de 1500mm et 600mm de diamètre. Quant aux deux ponts situés aux chaînages 2+846 et 5+348, ils ne seront pas reconstruits. Les cours d'eau pourraient cependant être affectés par l'érosion qui pourrait se produire en regard des travaux qui s'effectueraient aux abords de ces ponts.

Les impacts prévisibles sont cependant faibles.

- . les travaux prévus perturberont très localement et temporairement les cours d'eau
- . si l'élimination de végétation est nécessaire pour dégager les berges, un risque subsiste d'entraîner de l'érosion dans les pentes abruptes
- . la sédimentation en aval pourrait avoir pour conséquence le colmatage d'éventuelles frayères et une diminution de la capacité de support dans le secteur environnant en réduisant la variété et le nombre d'organismes benthiques.
- . le prolongement des ponceaux créera un empiètement permanent et pourrait modifier localement les conditions hydrologiques.

En conséquence, les précautions suivantes seront suivies.

- a) si des travaux doivent être effectués dans l'eau ou risquent de causer la mise en suspension de sédiments dans la rivière Bulstrode ou un de ses tributaires, ces travaux devront être effectués entre le 15 juin et le 15 septembre.
- b) le cas échéant, les matériaux utilisés pour construire les batardeaux et autres ouvrages en terre ne doivent pas contenir plus de 10% de matières fines passant le tamis de 75 microns (tamis no. 200).
- c) durant les travaux, à tous les endroits où il y aura un risque d'érosion pouvant entraîner une sédimentation soit dans la rivière Bulstrode ou dans l'un de ses tributaires, le sol devra être stabilisé à l'aide d'une technique adéquate. A la fin des travaux, au niveau des ponts et ponceaux eux-mêmes, on devra en amont comme en aval recréer les conditions naturelles qui prévalaient avant la construction. De plus, sur une distance de 50m de part et d'autre des ponts qui traversent la route 263 sur des tributaires de la rivière Bulstrode, les fossés de drainage de la route devront être stabilisés de façon permanente. Cette stabilisation sera effectuée à l'aide d'une pierre nette déversée (100 à 200mm) selon la norme D-6411 illustrée en annexe 12. Si le sol s'avère très instable et que cette protection n'est pas suffisante, nous verrons à stabiliser sur une distance suffisante pour éviter l'apport de sédiments dans le cours d'eau. Cette mesure devra être exécutée immédiatement après les travaux.
- d) Durant les travaux, la libre circulation des eaux doit être assurée sans créer d'impact significatif au point de vue hydraulique et environnemental. En aucun cas, il n'est permis de bloquer plus de 2/3 de la largeur du cours d'eau.
- e) Il faudra réaliser préférentiellement les travaux en période d'étiage, afin de minimiser l'apport et le transport des sédiments dans les cours d'eau.
- f) Si un détournement des eaux s'impose, nous recommandons qu'il soit fait selon la méthode (séquence de dix étapes) présentée en annexe 13.

- g) Il faudra réduire au maximum l'érosion et la mise en suspension de matières organiques et minérales. On devra porter une attention particulière aux endroits montrant déjà des signes d'érosion.
- h) On devra prendre les précautions nécessaires, au cours des travaux, afin de perturber le moins possible le lit, les berges et la qualité de l'eau des cours d'eau rencontrés, avec le matériel lourd.
- i) Le cas échéant lors de la démolition d'une structure existante, les matériaux inutilisables et considérés comme rebuts doivent être disposés par l'entrepreneur sur un site approuvé par le ministère de l'Environnement du Québec.
- j) On devra prendre les dispositions nécessaires pour éviter le déversement de matériaux de démolition dans tout cours d'eau et immédiatement après la fin des travaux, le lit du cours d'eau et ses berges devront être libérées de tous les matériaux provenant des travaux.
- k) Le déversement dans tout cours d'eau de déchets provenant du chantier de construction est interdit. On doit disposer de ces déchets quelle que soit leur nature selon les lois et règlements en vigueur.
- l) Les aires de stationnement et d'entreposage ou autres aménagements temporaires doivent être situés à au moins 60 mètres du cours d'eau. La seule élimination de végétation permise est celle nécessaire à la réalisation de l'ouvrage.
- m) Le cas échéant, le radier du ponceau doit être enfoui à au moins 30cm sous le lit du cours d'eau, afin qu'il n'y ait pas de dénivellation d'une part, et afin de favoriser la reconstruction du substrat naturel d'autre part.
- n) Aux abords des ponceaux, les berges, les remblais, les talus et la sortie des ponceaux seront stabilisés par un revêtement de protection en pierre nette (300 à 400mm) en conformité avec la norme D-6411 présentée en annexe 12.

Les dispositions c-e-g-j-k et l devront être mises en application peu importe si un pont est reconstruit ou pas.

13.2.3- Concernant le milieu humain

L'impact de l'ensemble du projet sera nul. Aucune expropriation de maison n'est en cause, aucun rapprochement de maison n'est significatif et les trois garages qui se retrouvent dans l'emprise seront expropriés par notre Service de l'expropriation en conformité avec les normes du ministère.

13.2.4- Concernant le milieu visuel

L'impact sur ce milieu sera nul pour l'ensemble du projet.

13.2.5- Concernant le milieu agricole

L'impact de l'ensemble du projet sera très faible compte tenu des très faibles potentiels du milieu pour cette activité et également compte tenu de la superficie vraiment restreinte requise dans les quelques rares secteurs vraiment utilisés pour l'agriculture. S'il en est, cet impact sera positif ne serait-ce que par le meilleur drainage qui se répercutera sur les quelques parcelles vraiment agricoles.

13.3- Pour les quatre sections soumises à la demande d'un C.A.C.

13.3.1- Première section: chaînage 0+500 à 0+780

L'impact de la reconstruction de la route 263 sur cette première section de 280 mètres de longueur à moins de 60 mètres de la rivière Bulstrode est très faible.

En rapport avec la rivière Bulstrode, le rapprochement est minime et même nul sur plus de la moitié de la distance de 280 mètres. (Voir les plans accompagnant le rapport).

Au plan biophysique, le déboisement sera réduit au strict minimum dans le boisé de feuillus en régénération et seules quelques broussailles devront être coupées.

Au plan agricole, les superficies impliquées sont peu utilisées à cette fin et l'impact est presque nul.

Au plan humain, des retraits d'emprises ont été aménagés et aucune maison ou bâtiment n'est rapproché de l'emprise routière. Devant les deux principales propriétés sises entre les chaînages 0+480 et 0+524 du côté droit, l'emprise a été réduite de 4 mètres et tous les arbres de même que la croix de chemin seront conservés intacts.

Devant la cabane à sucre, l'emprise est inchangée et les accès existants seront maintenus en aménageant soit un point haut ou en effectuant un drainage fermé.

L'impact résiduel sera pratiquement nul.

13.3.2- Deuxième section: chaînage 1+160 à 1+469

L'impact de la reconstruction de la route 263 sur cette deuxième section de 309 mètres de longueur à moins de 60 mètres de la rivière Bulstrode est également très faible.

Concernant le milieu hydrique un petit tributaire de la rivière Bulstrode est traversé au chaînage 1+463. Le cours d'eau a environ 30cm de largeur du côté aval et le ponceau existant sera remplacé par un TBA de 1500mm de diamètre. Les recommandations générales décrites en 13.2.2 seront mises en applications lorsqu'elles s'appliqueront.

Le léger empiètement de l'emprise du côté de la rivière dans un boisé en régénération et une friche arbustive n'est que théorique puisqu'en réalité, les conditions topographiques et environnantes font qu'il ne sera pas nécessaire d'aménager de fossé de ce côté de la route tout au long de cette section. Ceci signifie que la demi-emprise gauche sera en réalité de 7 mètres au lieu des 10 mètres indiqués au plan. Donc l'empiètement du côté de la rivière et par le fait même le déboisement sera à toute fin pratique éliminé dans ce secteur. L'impact sur le milieu biophysique sera donc pratiquement nul puisque seulement la bordure de l'aulnaie du côté droit entre les chaînages l+160 et l+316 sera légèrement affectée. Encore là, le déboisement minimum sera préconisé.

Le principal impact de cette section consiste en l'empiètement dans un champs utilisé pour la culture du foin entre les chaînages l+316 et l+460. Une surlargeur de 4 mètres porte la demi-emprise à 14 mètres du côté de ce champ. Cet impact est quand même faible et inévitable. Cette surlargeur est nécessaire en raison de la topographie du milieu et de la nécessité du ministère d'effectuer un drainage adéquat de la route à un endroit où le terrain naturel possède une forte pente descendante vers la route.

L'impact résiduel sera à peine perceptible donc presque nul.

### 13.3.3.- Troisième section: chaînage 5+348 à 5+860

L'impact de la reconstruction de la route 263 sur cette troisième section de 512 mètres de longueur à, moins de 60 mètres de la rivière Bulstrode est faible.



Le seul impact potentiel notable dans cette section a trait au principal tributaire de la rivière Bulstrode traversé au chaînage 5+348. Les impacts réels seront cependant presque nuls puisque d'une part le pont ne sera pas reconstruit et que deuxièmement, en raison des conditions topographiques du milieu et du milieu lui-même (boisé et friche) aucun fossé ne sera aménagé du côté gauche de la route sur toute cette troisième section à moins de 60m de la rivière Bulstrode. Les risques d'apports de sédiments fins dans le tributaire de la rivière sont donc diminués d'autant.

Quant au déboisement, il sera minime voire même nul par endroit du côté de la rivière où la demi-emprise sera de 7 mètres en raison de l'absence de fossé. Du côté droit, il sera réduit à son strict minimum dans le boisé mélangé de conifères et de feuillus et dans le boisé de feuillus mélangés en régénération.

En amont de cette troisième section la route est en forte pente en direction du tributaire de la rivière Bulstrode. Nous y retrouvons du côté droit une pochette d'érables à sucre dans une érablière exploitée dont certains gros arbres se rapprochent de la route existante. A cause de la forte pente du terrain naturel vers la rivière, aucun fossé ne sera creusé dans cette section également de sorte que tous les arbres se trouvant à plus de 7 mètres du centre de la route seront épargnés et que le risque d'apport de sédiments dans le tributaire sera réduit à son strict minimum.

De plus, les recommandations générales concernant la protection des cours d'eau décrites en 13.2.2 seront mises en applications lorsqu'elles s'appliqueront.

L'impact résiduel sera presque nul.

#### 13.3.4- Quatrième section: chaînage 6+100 à 6+300

L'impact de la reconstruction de la route 263 sur cette dernière section de 200 mètres de longueur à moins de 60 mètres de la rivière Bulstrode est très faible.

Il se limite à un léger empiètement dans des milieux boisés composés de feuillus en régénération, d'aulnes et d'une friche arbustive d'où émerge une jeune pessière.

Un déboisement minimum sera effectué du côté droit de la route tandis qu'en raison des conditions du milieu et de la topographie il ne sera pas nécessaire de creuser le fossé du côté gauche donnant sur la rivière Bulstrode de sorte que la demi-emprise réelle de ce côté sera de 7 mètres seulement et que le déboisement sera pratiquement nul.

L'impact résiduel sera donc voisin de nul.

Donc après mitigation, nous pouvons réellement conclure que l'impact global sera pratiquement nul pour les quatre sections pour lesquelles un certificat d'autorisation de construire est demandé.

#### 14- CONCLUSION

Considérant que:

- la reconstruction de ce tronçon de la route 263 a pour objectif de réaménager la route existante visant à donner à cette route numérotée les standards minimums rattachés normalement à ce type de route afin qu'elle soit sécuritaire et utilisable en tout temps de l'année,
- ce projet est un complément et constitue en fait un parachèvement aux travaux déjà exécutés antérieurement sur la route 263 en amont et en aval du projet,
- sa reconstruction fait suite à des demandes répétées des citoyens et de la municipalité du canton de Chester Est principalement et que le projet a l'appui également de la municipalité de St-Fortunat,
- la Commission de protection du territoire agricole du Québec a donné son autorisation pour que soient utilisées à des fins de voirie des parcelles de terrain faisant partie du domaine agricole protégé,

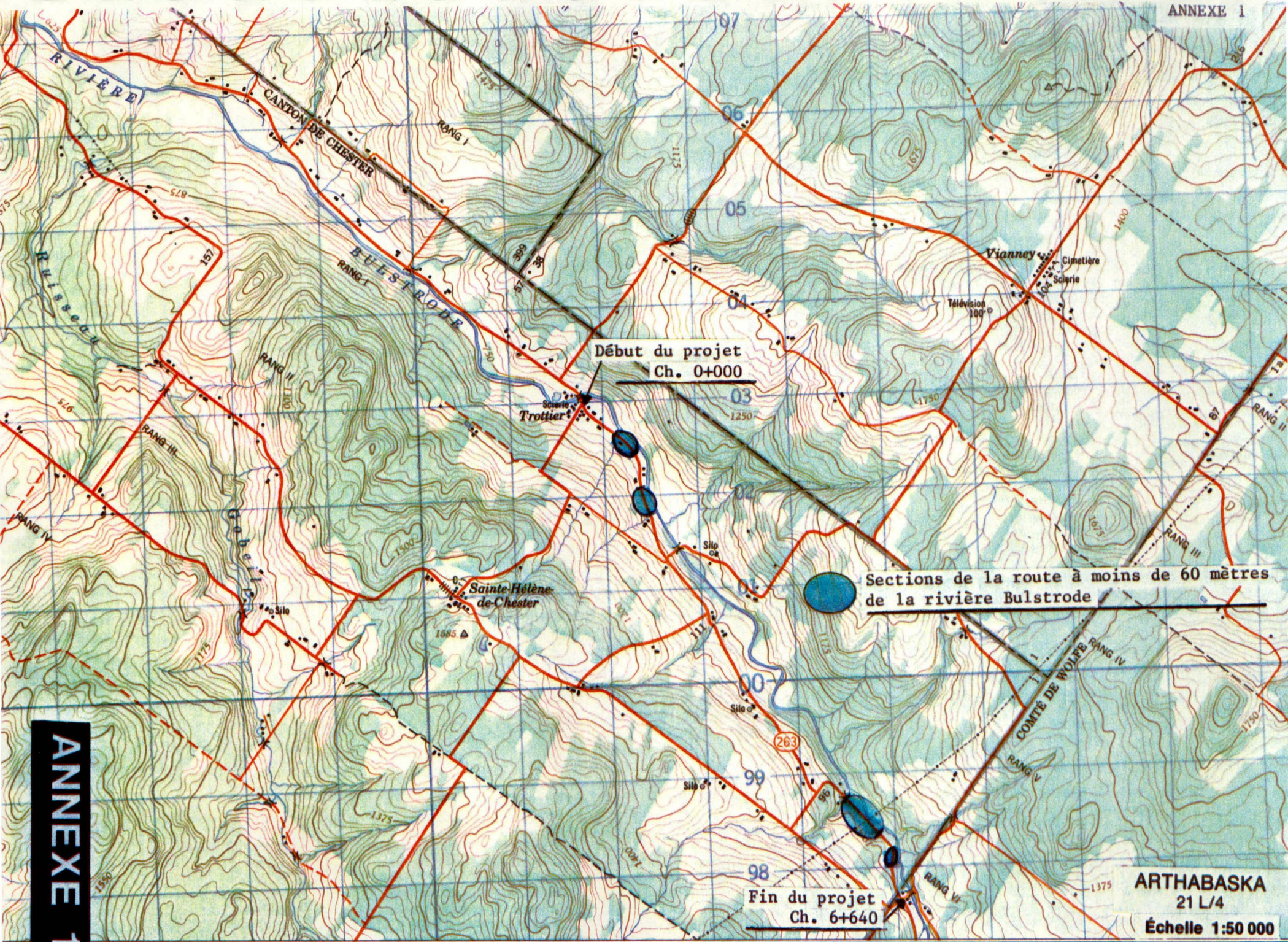
- l'impact global résiduel du projet sera pratiquement nul en raison des nombreuses améliorations apportées au projet en cours de conception, des mesures de mitigation diverses mises de l'avant pour minimiser l'impact du projet et des précautions diverses qui seront prises lors de la construction,
- l'impact sur le milieu hydrique et principalement sur la rivière Bulstrode en raison de laquelle le présent projet nécessite une autorisation du ministère de l'Environnement en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement sera nul puisque cette rivière ne sera affectée d'aucune façon,

Nous croyons donc qu'il se dégage de cette étude que toutes les mesures qui étaient possibles ont été prises pour réduire l'impact de ce projet sur l'environnement et de ce fait, nous ne voyons plus quant à nous d'objections environnementales à la réalisation de ce projet et nous demandons au ministère de l'Environnement du Québec d'émettre le certificat d'autorisation de construire requis pour la réalisation de ces travaux.

---

ANNEXES

---



Début du projet  
Ch. 0+000

Sections de la route à moins de 60 mètres  
de la rivière Bulstrode

Fin du projet  
Ch. 6+640

ARTHABASKA  
21 L/4  
Échelle 1:50 000

ANNEXE 1

45' 88 89 90 91 92 93 40' 94 95 96 97 98 99



Début du projet

Fin du projet



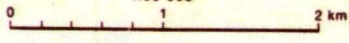
# ANNEXE 2

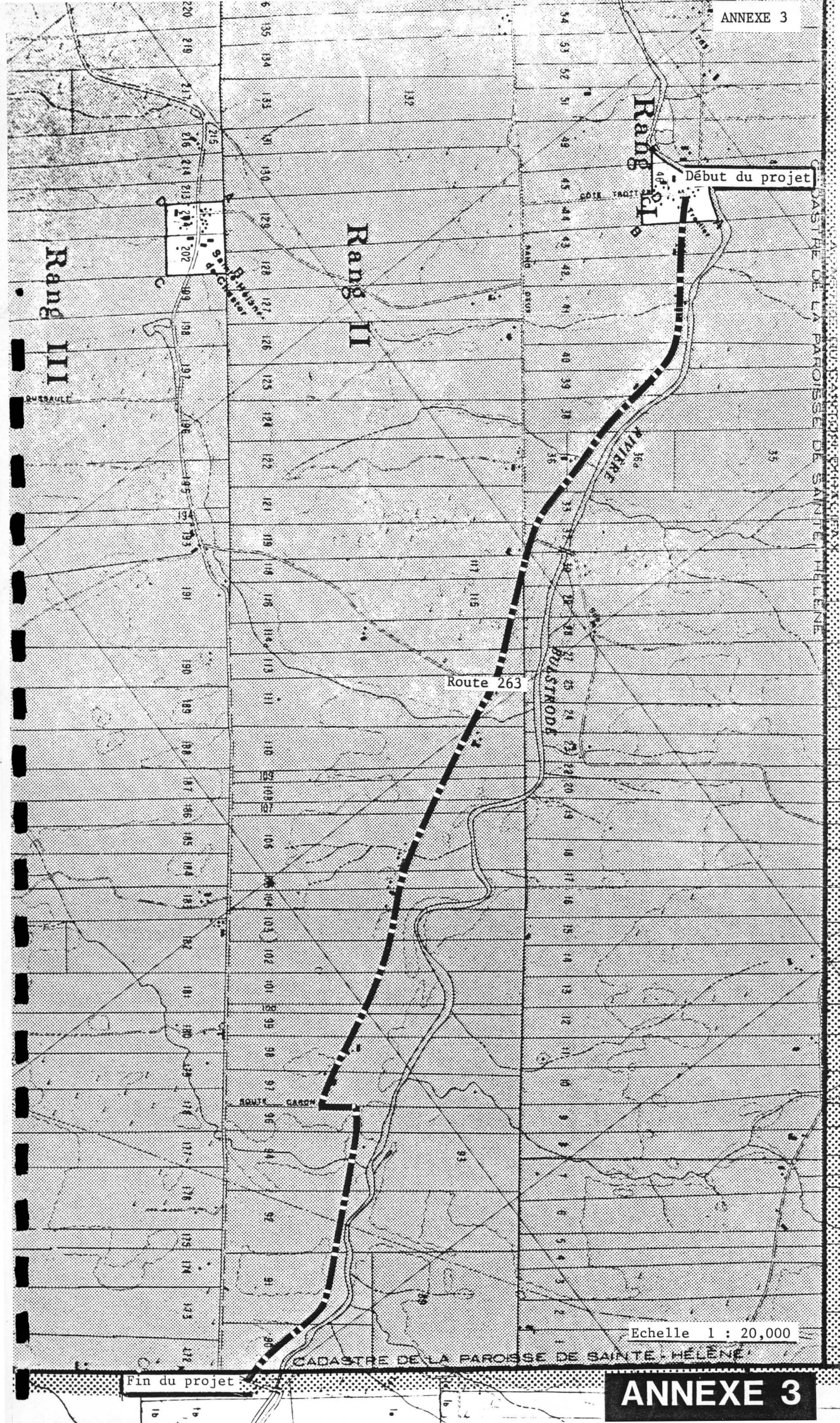
CHESTER-EST, canton 34-01

RÉGION 04

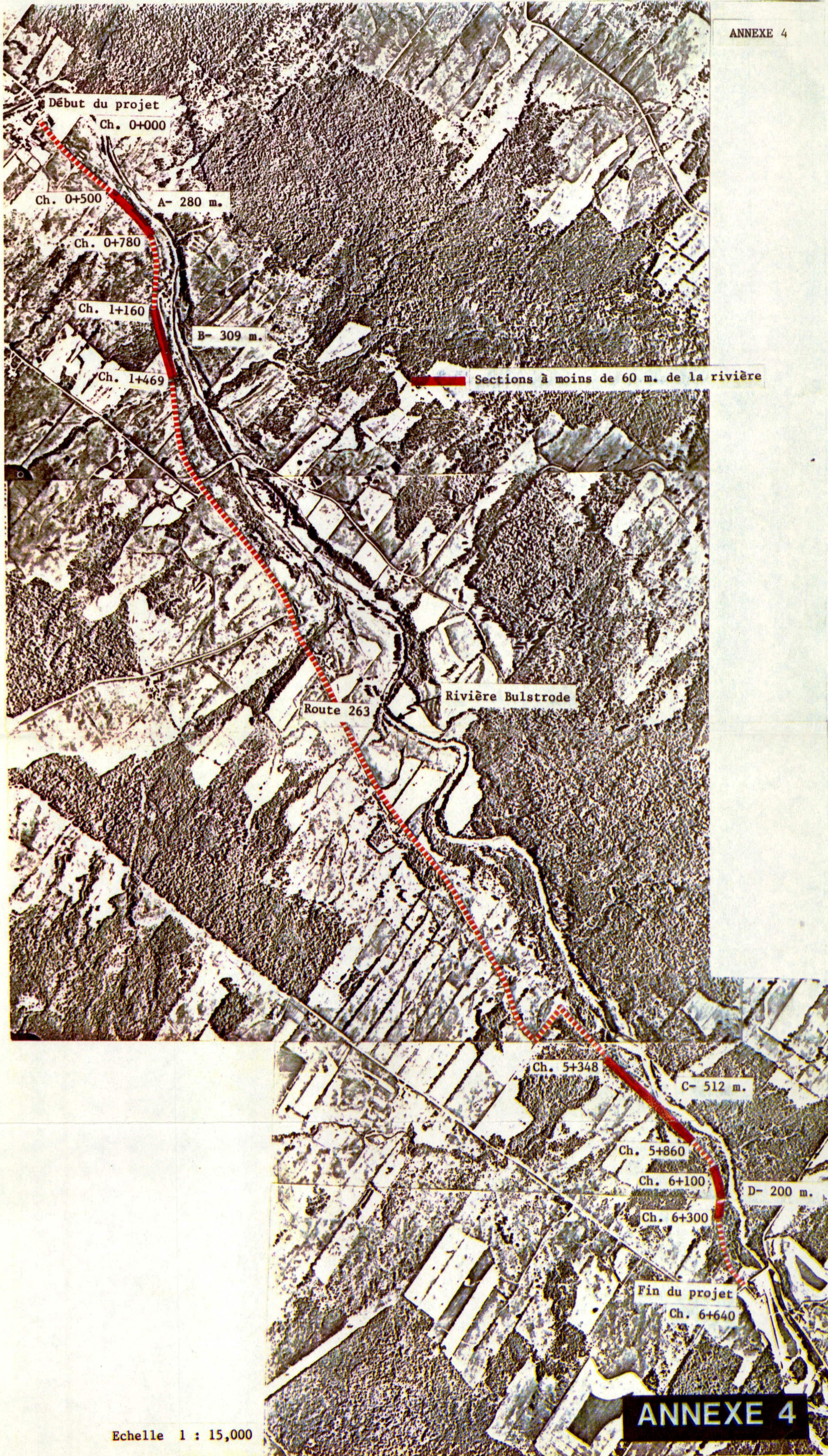
DISTRICT 34

1:50 000





Echelle 1 : 20,000



Echelle 1 : 15,000



Trottier Mills, le 12 juillet 1979.

COMITE 263

ATTENDU qu'un comité a été formé en vue de faire les pressions nécessaires pour accélérer le processus du parachèvement d'un tronçon de la route 263 à partir de Chester Nord jusqu'aux limites de St-Fortunat.

ATTENDU que cette route est rendue nécessaire vu l'augmentation de transport et de circulation des usagers qui deviennent de plus en plus nombreux.

ATTENDU que nous sommes présentement une des seules municipalité du Québec n'ayant pas de sortie pavée.

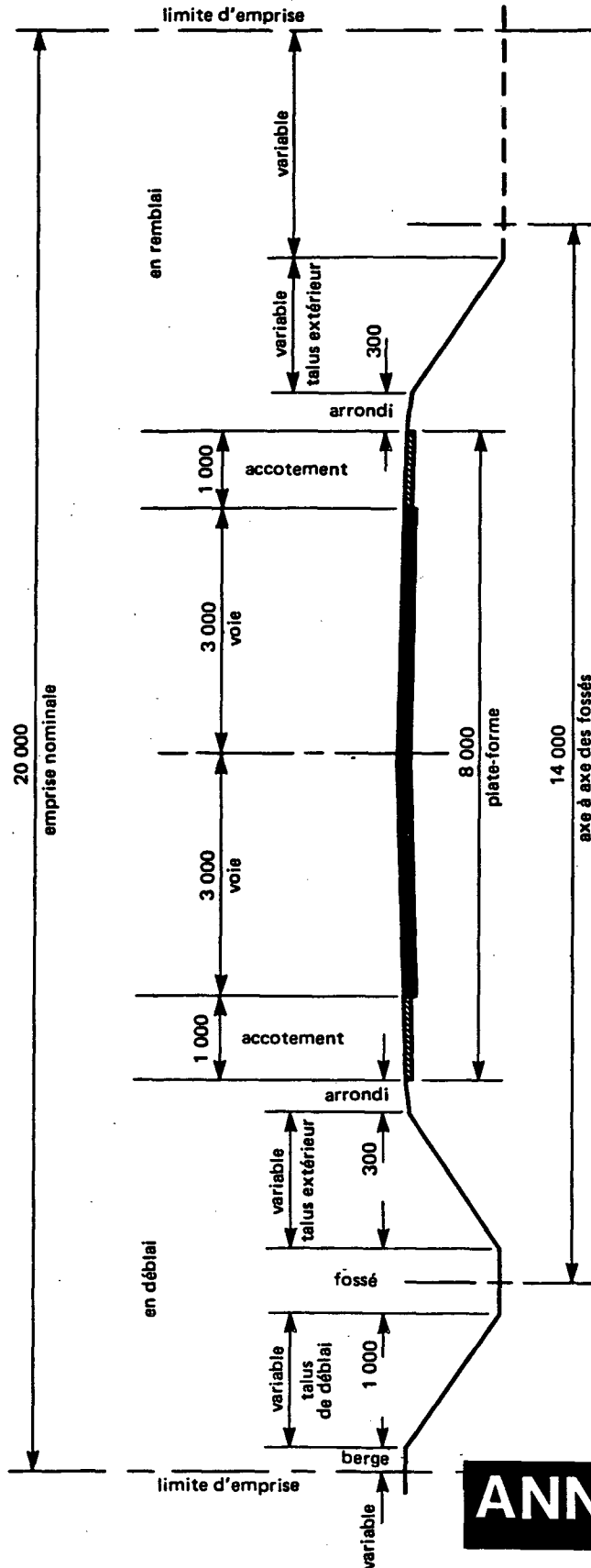
ATTENDU que cette partie de route est toujours en très mauvais état.

CONSIDERANT tous ces attendus, nous demandons par la présente à l'Honorable Ministre des Transports de donner suite à la présente demande de parachever et paver ce tronçon de route 263 qui devrait l'être depuis longtemps.



# NORMES

DÉBIT JMA < 400



TYPE F- ROUTE LOCALE

NOTES: -Le profil en long de ce type de route est sensiblement celui du terrain naturel; on doit éviter le plus possible les coupes dans la roc.

-Selon la topographie du terrain, les pentes de talus sont de 1V:1,5H à 1V:2H.

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC  
QUÉBEC

D É C I S I O N

IDENTIFICATION DU DOSSIER:

No: 2638D - 092294 et 3401D - 092295  
 Lot(s): 29 à 44, 90 à 117 et P-1C (Rang 6)  
 Cadastre: Paroisse Ste-Hélène - canton Wolfestown  
 Div. d'enreg.: Arthabaska - Wolfe  
 Superficie: 6,63 kilomètres par environ 20 mètres  
 Municipalité: Paroisse Chester Est et Paroisse St-Fortunat  
 MRC: Arthabaska et l'Amiante

NOM DES PARTIES:

Canton Chester Est et

Paroisse St-Fortunat

PARTIES DEMANDERESSES

-et-

Delphis Guillemette et Al

PARTIES MISES-EN-CAUSE

MEMBRES PRÉSENTS: M. ARMAND GUERARD, commissaire  
 Me BERNARD TRUDEL, commissaire

DATE DE LA DÉCISION:

01 OCT. 1985

NATURE DE LA DEMANDE:

Lotissement, aliénation et utilisation à des fins autres que l'agriculture, soit pour la réfection de la route 263 sur une longueur de 6,63 kilomètres. Les travaux s'effectueront généralement à l'intérieur d'une emprise de 20 mètres mais nécessiteront quelques surlargeurs sur une longueur totale de 950 mètres. Cesdites surlargeurs sont requises de

façon à pouvoir effectuer un drainage adéquat de la route à des endroits où le terrain naturel possède une forte pente descendante vers la route.

MOTIF(S) DE LA DÉCISION:

CONSIDÉRANT qu'il s'agit d'une utilisation à des fins d'utilité publique et que les surlargeurs requises sont justifiées et raisonnables;

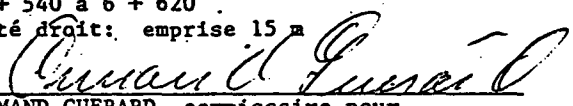
CONSIDÉRANT que l'emprise du projet concerné est celui de moindre impact sur la préservation du sol agricole dans le milieu;

DISPOSITIF: PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

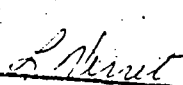
AUTORISE le lotissement, l'aliénation et l'utilisation à des fins autres que l'agriculture, soit à des fins d'utilité publique permettant des travaux de réfection et d'élargissement de la route 263, comprenant des surlargeurs sur une longueur totale de 950 mètres. L'ensemble des travaux s'effectuera sur partie des lots 29 à 44; 90 à 117, du cadastre officiel pour la paroisse de Ste-Hélène, division d'enregistrement d'Arthabaska et sur partie du lot 1-C, rang 6, du cadastre officiel du canton de Wolfestown, division d'enregistrement de Wolfe, tel que le tout est démontré au plan contenant trois feuillets, préparé par le Ministère des Transports, le 9 novembre 1984 par M. Benoît Allaire, arpenteur-géomètre sous le numéro 84-3346 de ses minutes, relativement au dossier général numéro 18. Lesdits plans portent le numéro 622-84-E0057 et ont été produits au dossier à l'appui de la demande.

Les surlargeurs requises sont représentées auxdits plans suivant les indications suivantes:

1 + 300 à 1 + 470  
Côté droit: emprise 14 m  
1 + 860 à 2 + 280  
Côté droit: emprise 12 m  
2 + 540 à 2 + 660  
Côté droit: emprise 14 m  
5 + 020 à 5 + 180  
Côté droit: emprise 13 m  
6 + 540 à 6 + 620  
Côté droit: emprise 15 m

  
ARMAND GUERARD, commissaire pour  
la Commission

Commission de Protection du  
Territoire Agricole du Québec  
Copie certifiée conforme par:



Sainte-Hélène-de-Chester,  
mardi le 2 avril 1985.

Au ministère des transports,  
à l'attention de M. J.A. Charland.

OBJET: Cession de terrains pour la route 263.

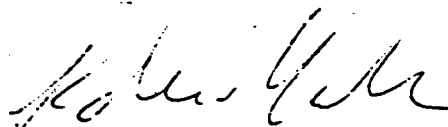
Le conseil municipal de Chester-est déclare avoir fait l'acquisition des terrains nécessaires à la construction de la route 263, selon son tracé original.

Si il s'avérait nécessaire que la route passe sur les lots 90p ou 91p, propriété de monsieur Antonio Lafleur, le ministère des transports se verrait dans l'obligation de procéder lui-même à l'expropriation du terrain nécessaire.

Certifié copie conforme.

P./P.

par:

  
Patrick Mondon, sec.-trés.



SAINT-FORTUNAT

(Nom de la municipalité)

À une session régulière , spéciale , ajournement , ..... du conseil municipal.....

tenu(e) ..... 3 juin ..... 1985 et à laquelle est présent son honneur

le maire M. .... Gaétan Coté .....

et les conseillers suivants: Rosaire Dubé, Claude Bédard, Jules Gosselin,  
Michel Fortier, Jean-Marc Coté, André Boillard.

formant quorum sous la présidence du maire.

M. .... Alcide Bédard ..... Secrétaire-trésorier est aussi présent.

Proposé par le conseiller Jean-Marc Coté

Appuyé par le conseiller Michel Fortier

que demande soit faite au Ministre des Transports du Québec de nous obtenir les budgets nécessaires pour terminer la réfection de la route 263 dans les municipalités de Saint-Fortunat et Chester-Est, et cela dès l'année 1985, considérant l'état presque impraticable de cette route à certain moment de l'année, et le nombre croissant d'automobilistes qui ont à utiliser cette route.

Adopté.

Certifier copie conforme au procès verbal.

*Alcide Bédard*

Alcide Bédard secrétaire  
Municipalité de Saint-Fortunat  
Saint-Fortunat  
GOP 1GO

- C.C. M. Jacques Baril député,
- M. Yvon Vallières député,
- M. Guy Bourel ing, Trois-Rivières,
- M. Jacques Lagacé ing,



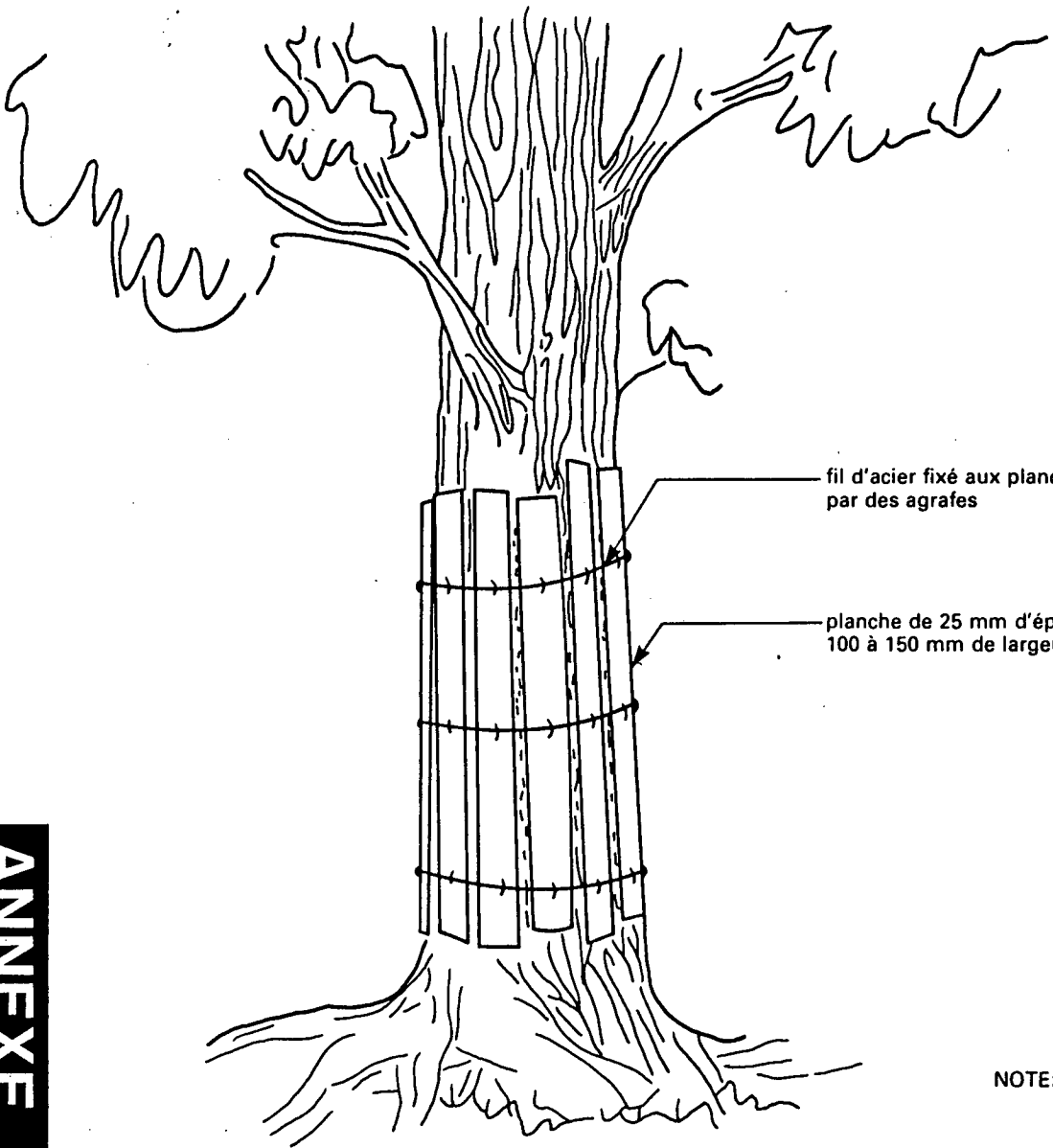
# NORMES

## PROTECTION DES ARBRES PENDANT LA CONSTRUCTION

D-6600

6.6.2

80-10-01



NOTE: La protection de l'arbre doit être enlevée aussitôt que la machinerie a quitté les lieux.

# NORMES

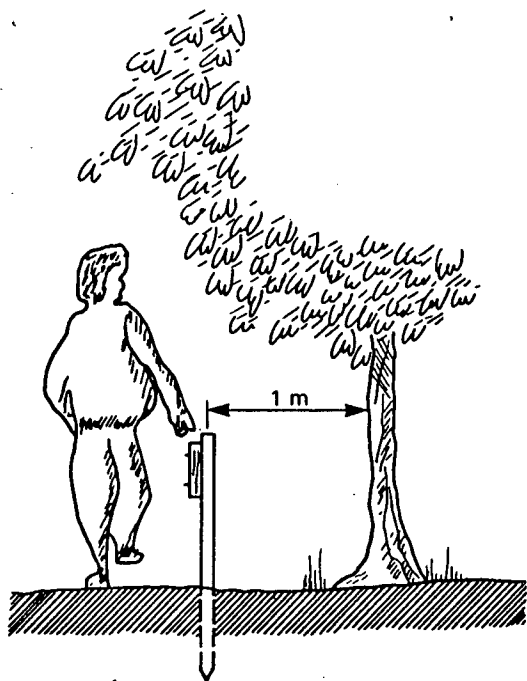
## PROTECTION DES ARBRES PENDANT LA CONSTRUCTION (protecteur de racines)

ANNEXE 11

D-6601

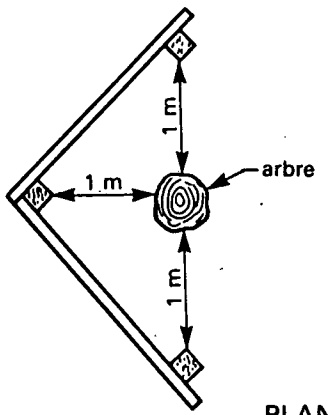
6.6.2

80-10-01



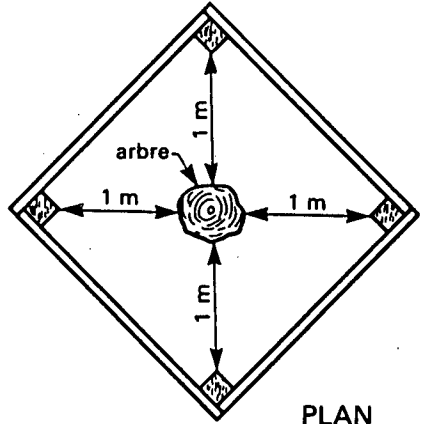
COUPE

TYPE 1  
PROTECTION D'UN CÔTÉ



PLAN

TYPE 2  
PROTECTION PÉRIPHÉRIQUE



PLAN

PIQUET

100 x 100 mm  
ou 150 x 150 mm



PLANCHE

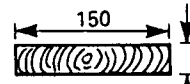
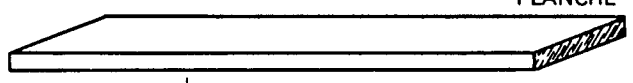
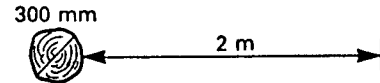
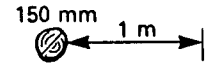


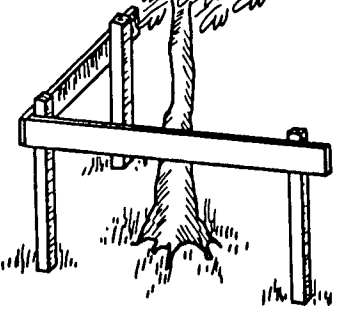
PLANCHE  
COUPE

ÉCART (DISTANCE) EN FONCTION  
DU DIAMÈTRE DE L'ARBRE

	diamètre	écart
arbre	150 mm	1 m
arbre	300 mm	2 m



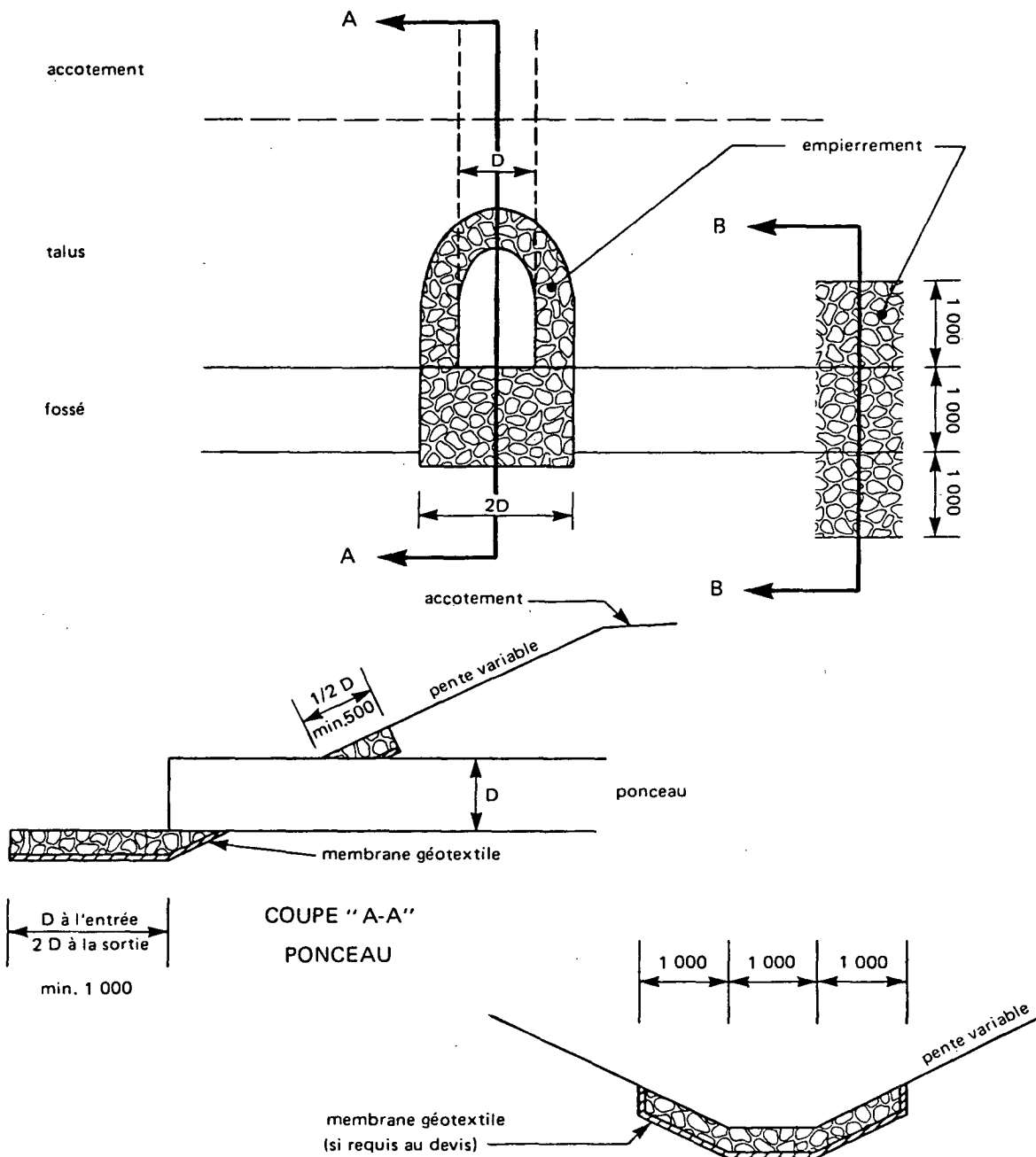
ANNEXE 11







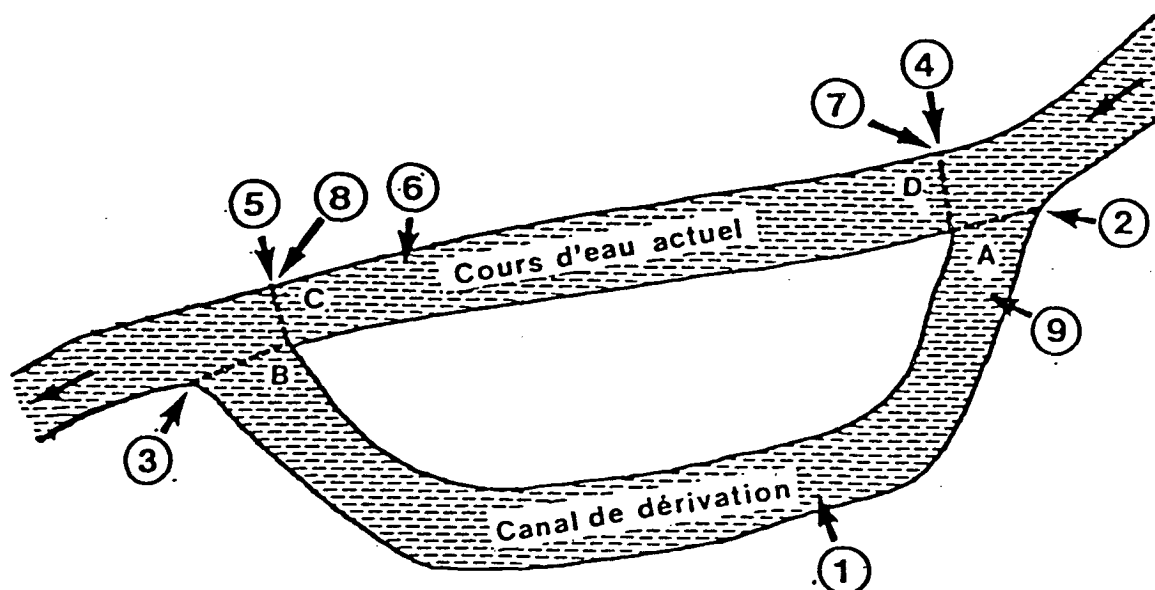
# NORMES



TYPE	DIMENSION DE LA PIERRE (mm)	ÉPAISSEUR (mm)
I	100 à 200	300
II	200 à 300	450
III	300 à 400	600
IV	$0.150 D$ $50 > 75$	300

NOTES:

- Membrane géotextile selon les exigences décrites sur les "Textiles" au CCDG.
- L'empierrement peut être déversé ou placé mécaniquement selon ce qui est indiqué au devis.



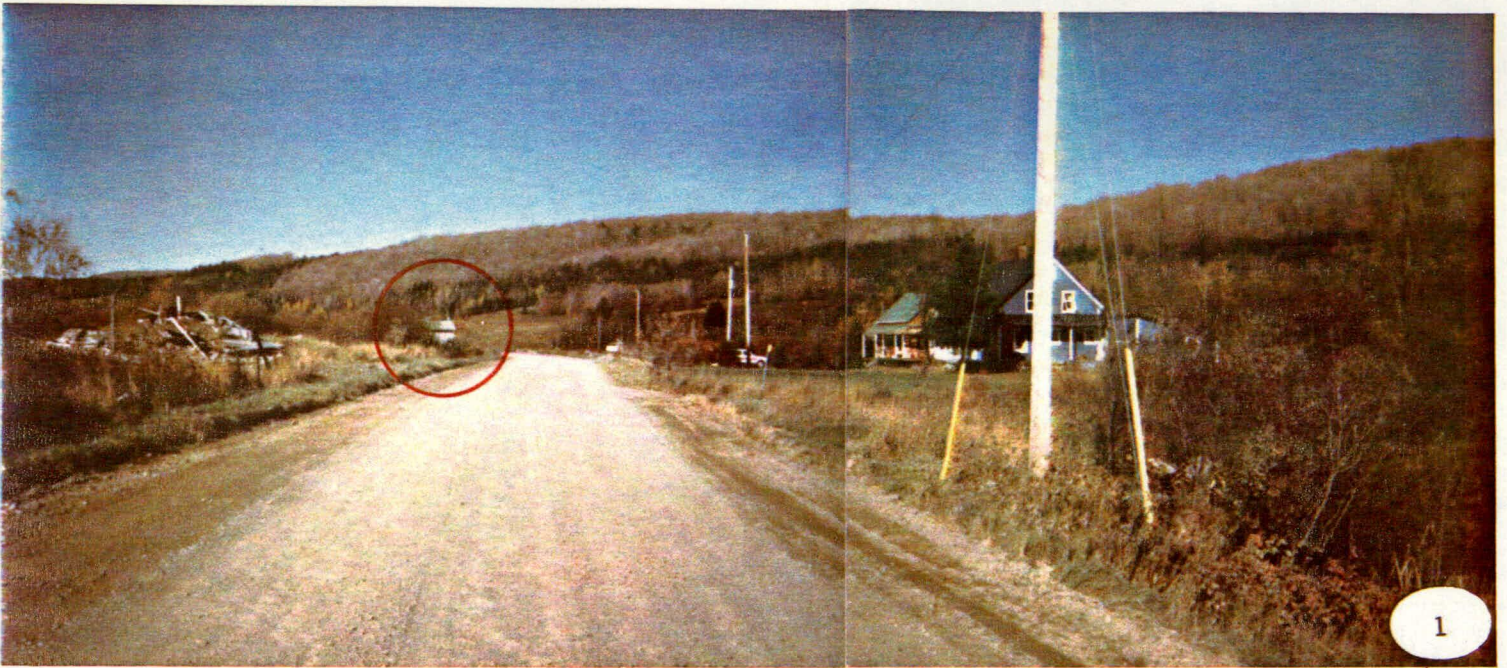
- ① Creuser le canal de dérivation temporaire du cours d'eau en laissant les deux extrémités "A" et "B" fermées.
- ② Enlever graduellement la digue "A" en amont du canal de dérivation et laisser décanter l'eau au moins 48 heures (ce temps peut être réduit à 24 heures si tous les sédiments ont pu se déposer).
- ③ Enlever la digue "B" en aval du canal de dérivation.
- ④ Installer la digue "D" en amont de la section du cours d'eau à aménager.
- ⑤ Après drainage de l'eau, installer la digue "C" en aval de la section du cours d'eau à aménager.
- ⑥ Installer la nouvelle structure (ponceau ou pont)
- ⑦ Ouvrir graduellement la digue "D" en amont de la section du cours d'eau à aménager et laisser décanter au moins 48 heures (ce temps peut aussi être réduit à 24 heures si tous les sédiments ont pu se déposer).
- ⑧ Enlever la digue "C" en aval de la section du cours d'eau à aménager.
- ⑨ Remblayer le canal de dérivation en commençant par l'amont.
- ⑩ Stabiliser les rives de la section du cours d'eau à aménager et renaturaliser l'emplacement du canal de dérivation.

NORMES RELATIVES AU CREUSAGE D'UN CANAL DE DERIVATION TEMPORAIRE  
POUR UN COURS D'EAU.

**ANNEXE PHOTOGRAPHIQUE**

---

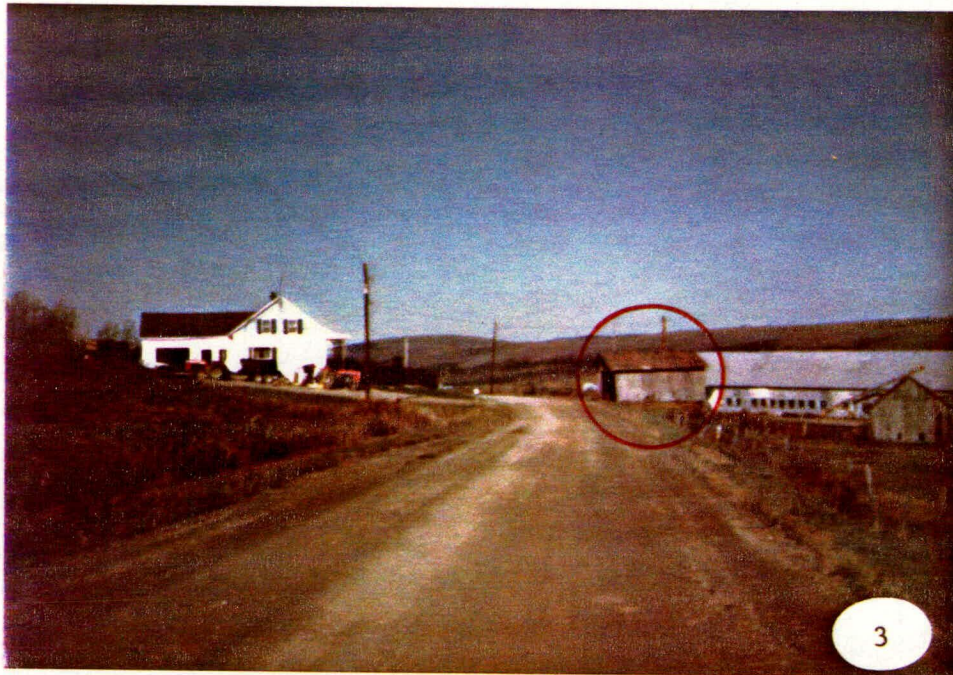
ANNEXE PHOTOGRAPHIQUE



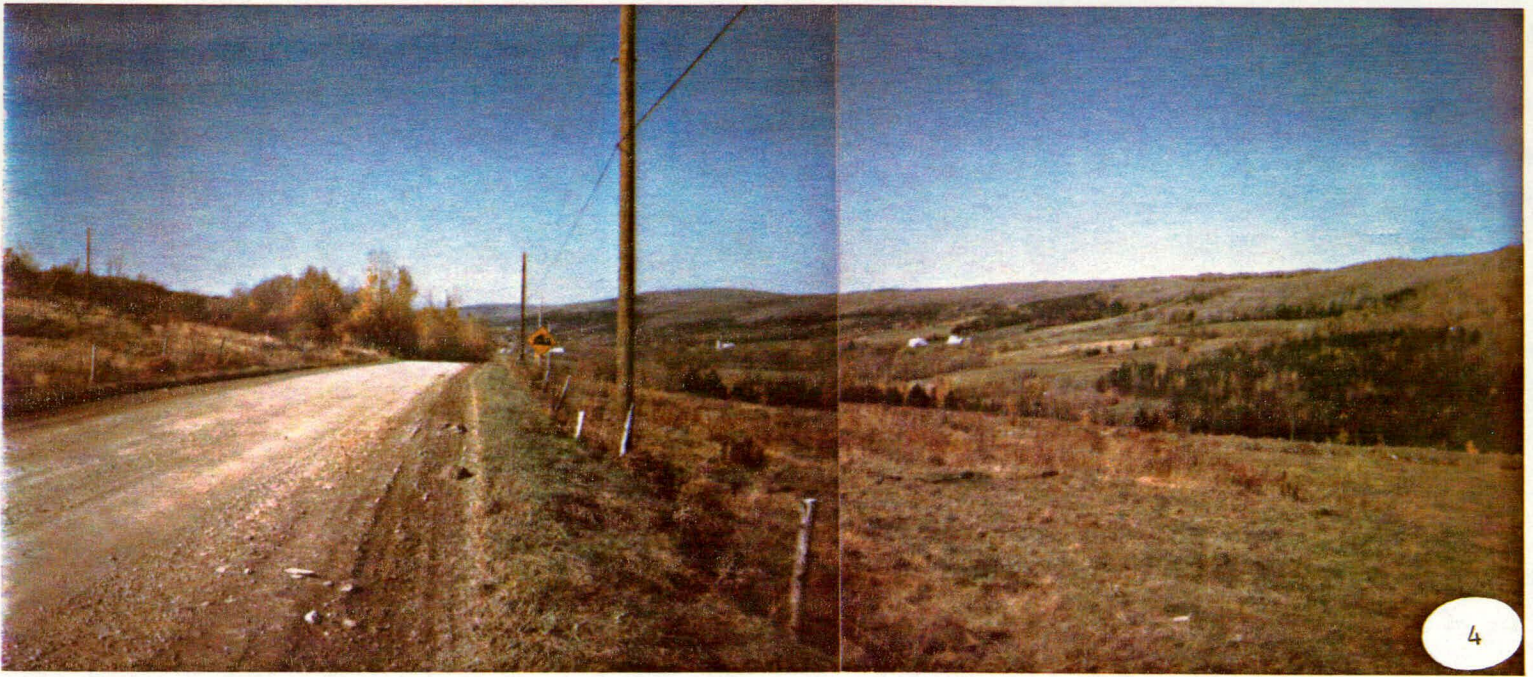
Garage qui sera exproprié au chaînage 0+968



Garage qui sera exproprié au chaînage 2+928



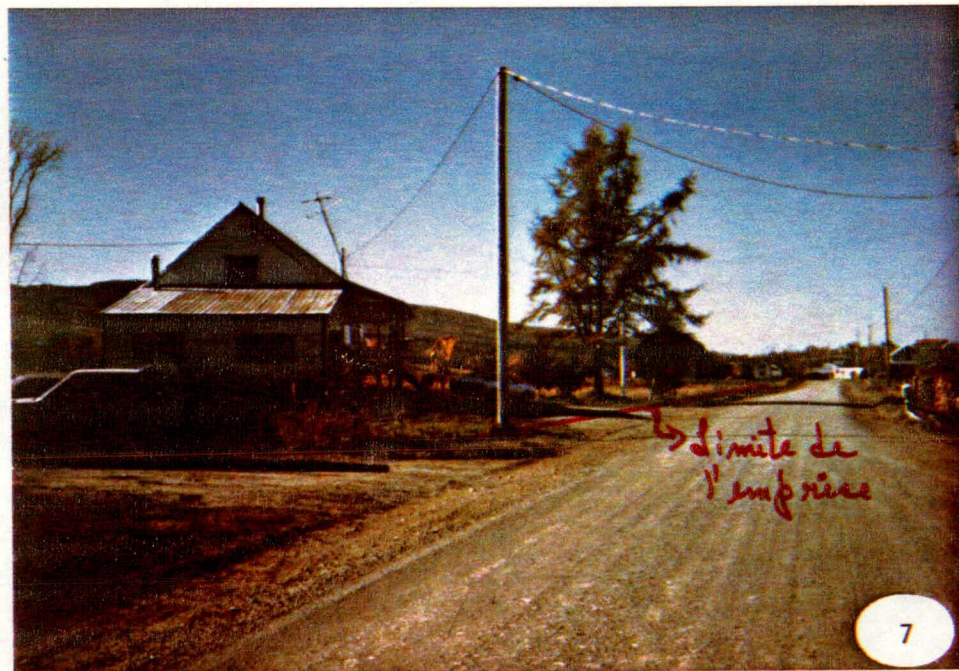
Garage qui sera exproprié au chaînage 4+615



Photos prises aux chaînages 4+360 et 3+530  
montrant le milieu caractéristique des Appalaches  
que traverse la route 263



La rivière Bulstrode à la limite de la municipalité  
du Canton de Chester Est et de la municipalité de  
St-Fortunat



Photographie de la maison sise au chaînage 0+505.  
Tous les arbres y seront conservés y compris la  
croix de chemin.



Chaînage 0+650  
Aperçu du cimetière d'automobile, du boisé en régénération,  
d'une friche herbacée et d'un champ de foin



Aperçu de la cabane à sucre sise au chaînage 0+750





Aperçu du principal  
tributaire de la rivière  
Bulstrode. Vue du côté  
aval prise du pont au  
chaînage 5+348.

Aperçu du principal  
tributaire de la rivière  
Bulstrode. Vue du côté  
amont prise du pont  
au chaînage 5+348.





12

Aperçu de la route côté amont du projet par rapport au pont du chaînage 5+348.



13

Aperçu de la route à partir du pont au chaînage 5+348 vers l'aval du projet.



Aperçu du terrain en direction du pont sis au chaînage 5+348. On y voit la rivière Bulstrode à proximité, et la forte pente sur la route côté amont du pont.



Aperçu de la rivière Bulstrode à proximité de la route 263 au chaînage 5+665.



Chaînage 5+667

On y devine la présence de la rivière Bulstrode à travers l'écran de boisé. La photo est prise à l'endroit où la rivière est la plus près de la route.



Chaînage 6+030

Aperçu du terrain bordant la route en amont de ce chaînage. Forêt d'épinettes à gauche, feuillus mélangés en régénération à droite.



Chaînage 6+274

Aperçu du terrain bordant la route en amont de ce chaînage. Friche arbustive (jeune pessière) à gauche, feuillus mélangés à droite.



Chaînage 6+419

Aperçu du terrain bordant la route en amont de ce chaînage. Feuillus mélangés en régénération à droite, aulnes en bordure de la route à gauche.

